

PLANIFICAR PARA LA INTEGRACIÓN TERRITORIAL.

Los escenarios deseables de inserción de la provincia de San Juan al MERCOSUR.

Dra. Arq. **Graciela Nozica**

Instituto Regional de Planeamiento y Hábitat, Universidad Nacional de San Juan.

Mail: gnozica@farqui.unsj.edu.ar

RESUMEN

Las políticas del Estado Argentino dirigidas a la consolidación del MERCOSUR tienen consecuencias directas en la estructuración del territorio. El Plan Estratégico Territorial "Argentina 2016", replantea la integración a través de corredores bioceánicos, la revalorización de los espacios periféricos nacionales y la interconexión provista por las redes; elementos todos que constituyen ventajas importantes para el posicionamiento de la economía argentina en el circuito internacional.

En este artículo se utiliza la técnica de construcción de escenarios para analizar cuáles son los factores que inciden en la inserción de la provincia de San Juan al MERCOSUR. Por un lado, condicionada por la estructura territorial que construya el bloque y por otro, la posición geográfica y capacidad de conectividad que ofrece el territorio provincial, a fin de aprovechar los beneficios de la integración.

Palabras clave: Mercosur, Provincia de San Juan, conectividad, escenarios.

ABSTRACT

The Argentinian National Policies to consolidate the MERCOSUR have a direct impact in the shape of the territory. The Strategic Regional Plan "Argentina 2016", redefines the integration through bio-oceanic corridors, the upgrading of national peripheral areas, and the interconnection provided by the networks; all these elements become important advantages for the positioning of Argentina's economy within the international circuit.

In this article the technique of scenario building is used to analyse the factors affecting the inclusion of the province of San Juan in the MERCOSUR. On the one hand, the province is influenced by the regional structure built by the block and, on the other, is conditioned by the geographical position and the connectivity offered by the provincial territory, in order to reap the benefits of integration.

Keywords: Mercosur, Province of San Juan, connectivity scenarios.

1 INTRODUCCIÓN

La discusión propuesta por Oscar Figueroa y Patricio Rozas en su trabajo “Conectividad, ámbitos de impacto y desarrollo territorial: análisis de experiencias internacionales”, donde se cuestionan sobre si la planificación debe anticiparse a las demandas o ser reactiva, constituyó el tema disparador de este artículo, a partir de la decisión del Estado Argentino de recuperar a la planificación como actividad central de sus acciones.

Hasta el año 2003, la actitud del Estado, tanto Nacional como Provincial, en lo referente a planificación territorial fue la de intervenir en función de las demandas en el mejor de los casos. A partir del año 2006, con la formulación del Plan Estratégico de Ordenamiento Territorial Urbano y Rural (PETUR) por parte del gobierno de la provincia de San Juan, marco sobre el que se consensuó a nivel nacional el Plan Estratégico Territorial “Argentina 2016” se plantean tres grandes objetivos de desarrollo y ordenamiento territorial Argentino, que articulados entre sí, constituyen los fundamentos para la construcción del Modelo Territorial Deseado, “una Argentina equilibrada, integrada, sustentable y socialmente justa”². Este hecho marca un cambio trascendente en la estrategia para la integración territorial tanto interna de la Argentina como al bloque MERCOSUR.

Esta integración se viabiliza a través de la apertura de nuevos pasos fronterizos, el mejoramiento de los existentes y la creación y consolidación de corredores de integración, denominados corredores bioceánicos. Estos son definidos como un espacio geográfico de dimensiones variables que se estructuran no por sus características naturales y demográficas, sino por su rol de articulador entre territorios a nivel del Bloque MERCOSUR; sobre el cual se distribuyen flujos de pasajeros y cargas a partir de la dotación de infraestructura específica que contienen, posibilitando el libre paso de productos y la colocación eficaz de la producción nacional en los mercados mundiales³.

Estos flujos establecen una relación biunívoca con el territorio que atraviesan, modificándolo y a la vez siendo modificados por éste, otorgando a cada corredor su dinámica característica, originando nuevos espacios de integración transfronterizos con países limítrofes, que refuerzan los lazos comerciales entre regiones adyacentes. Asimismo, cada corredor se articula con el resto y es precisamente la interacción entre las dinámicas respectivas la que confiere a todo el sistema su singularidad. A partir de estas acciones, el proceso de integración ha tomado un nuevo impulso para la provincia de San Juan. Las ventajas comparativas de su posición en la zona central argentina limítrofe con Chile, donde esta frontera es punto de entrada y salida de productos la provincia de San Juan puede adquirir la capacidad en la provisión de servicios para el comercio exterior al Asia Pacífico. En este sentido, la infraestructura de servicios juega un rol relevante al constituir el soporte para asegurar el acompañamiento de las cargas y su adecuado traslado. Alcanzar estos objetivos requiere de una política explícita de operación, administración interna y externa del comercio y el transporte.

Por otra parte, la inversión en infraestructura no asegura la atracción de flujos sobre el territorio y su desarrollo, pero sí constituye un elemento básico para promoverlo y sostenerlo en la medida en que se articule con políticas y proyectos vinculados a las dimensiones social, económica y ambiental de cada territorio. Este proceso de integración hoy puesto en marcha, muestra la complejidad de la que da cuenta la problemática del desarrollo, así como la multiplicidad de ámbitos de decisión que en ella intervienen. En este artículo, pretende poner en evidencia la capacidad de la planificación para convertirse en plataforma de acción del Estado, y en segundo lugar la valoración de la técnica de construcción de escenarios, para identificar las demandas y las inversiones que se requieren, en el marco de las políticas y estrategias de integración tanto a escala nacional como provincial.

2 LA INSERCIÓN DE LA PROVINCIA AL MERCOSUR

El Mercado Común del Sur —MERCOSUR— conforma un bloque económico que une físicamente a cuatro países Argentina, Brasil, Paraguay y Uruguay, Venezuela y a Chile como país asociado. El MERCOSUR es, en su origen y presente, un proyecto de raíz política y contenido económico, apoyado en la legitimidad democrática del Tratado de Asunción firmado en el año 1991. En tanto proyecto, plantea alcanzar una mayor escala de producción, emprender tareas de cooperación en investigación científico tecnológica, especializarse de acuerdo a las ventajas que ofrece cada región y lograr la eficiencia en el uso de los recursos, entre otros aspectos. Es un instrumento central de las estrategias de inserción competitiva de cada uno de los socios en el mercado global.

En este contexto se analizan cuales son los factores que inciden en la inserción de la provincia de San Juan al MERCOSUR. Por un lado, condicionada por la estructura territorial que esta construyendo el bloque y por otro, la posición geográfica y capacidad de conectividad que ofrece el territorio provincial. La capacidad de conectividad territorial, es definida como resultado de las interrelaciones entre territorios y las actividades que en ellos se producen, interrelaciones que se materializan por el sistema de redes que movilizan bienes, servicios, información y

personas entre distintos lugares del territorio. ⁴ En caso de la provincia de San Juan, las dimensiones de la conectividad territorial, desde el punto de vista del posicionamiento estratégico de la provincia en relación al bloque, involucra la consideración de los siguientes aspectos:

- Políticas de integración y planificación territorial.
- Medio Físico natural, a fin de explicar las facilidades o dificultades que impone el medio natural al despliegue de las redes de infraestructura y servicios.
- Medio Construido, entendido como las acciones del hombre en el territorio para adaptarlo a sus necesidades, se consideran las redes viales, pasos fronterizos y servicios de infraestructura.

2.1 La política de planificación territorial

La actual política territorial Argentina propone una nueva configuración a través de nuevos ejes de articulación y desarrollo, que junto a los corredores radiocéntricos históricos y al surgimiento de nuevos corredores bioceánicos transversales, consolidan la conectividad interna del espacio nacional alcanzando a todos los núcleos productivos y permitiendo una eficiente comunicación de flujo de bienes, personas y servicios.

La figura 1, muestra la estructura deseada del territorio nacional, un país interiormente conectado en todas sus direcciones, en el que se modera la primacía de los corredores hoy más relevantes, y con francas vinculaciones con los países vecinos; un sistema de ciudades policéntrico y jerarquizado, que estructura y fortalece las regiones hoy des pobladas y como sustrato de ambos, una clasificación de áreas de intervención que, basada en los déficit y potencialidades de cada una, determinarán las diferentes acciones a implementar ⁵.

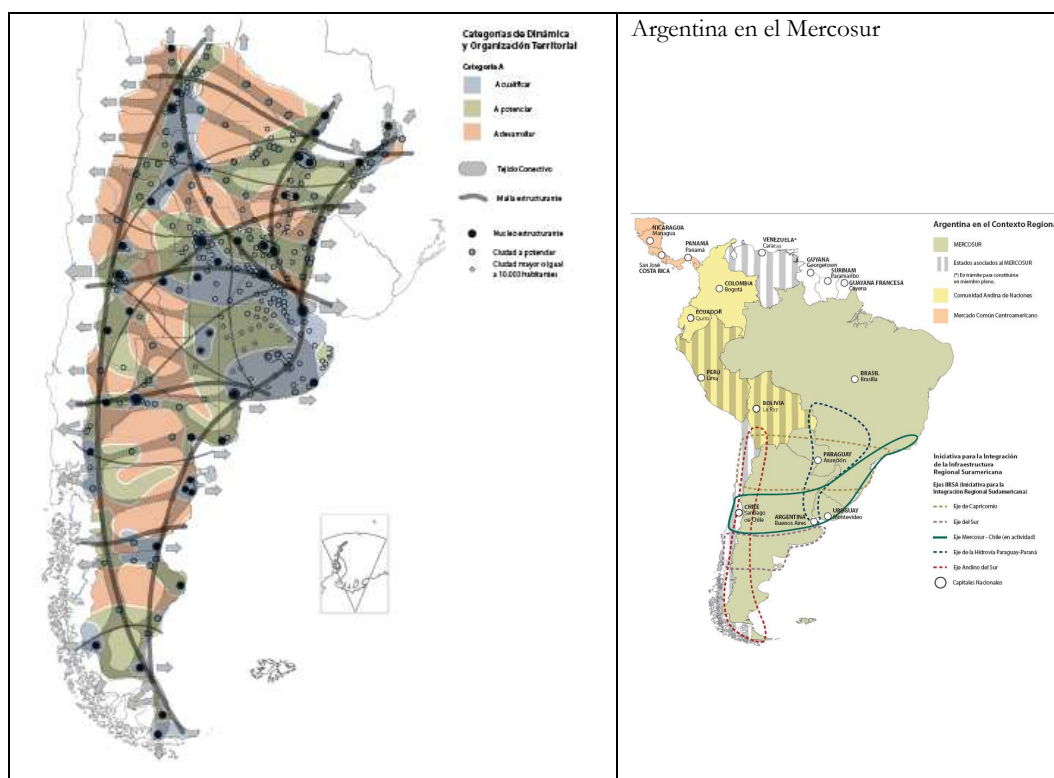


Figura1. Modelo Deseado, Plan Estratégico Territorial
Fuente: 1816-2016 Plan Estratégico Territorial (2008)

Este Plan identifica los corredores de conectividad que el territorio argentino requiere para su articulación interna y regional: en sentido norte-sur, el eje cordillerano entre la provincia de Jujuy y Tierra del Fuego, que complementa el sistema de corredores fuertemente consolidado que discurre desde el litoral Atlántico Sur, ramificándose hacia el Noroeste (NOA) y el Noreste (NEA) en la región pampeana. En sentido este-oeste, el corredor central se complementa con nuevos ejes al norte y al sur, que expresan la imperiosa necesidad –refrendada por los requerimientos de todos los gobiernos provinciales involucrados– de integrar el territorio y facilitar su articulación con los mercados regionales nacionales e internacionales. Dada la escala territorial del Plan y su carácter estratégico,

los ejes propuestos expresan un lineamiento del sistema futuro y no constituyen una definición física y cuya concreción dependerá del proceso de inversión pública y privada que se promueva en adelante, en consenso entre el Gobierno Nacional y los respectivos Gobiernos Provinciales.

En este contexto, como se muestra en el esquema de la figura 2, la provincia formuló el Plan Estratégico de Ordenamiento Territorial Urbano y Rural (PETUR San Juan, 2006), base sobre el que se consensuó a nivel nacional el PET 2016. El objetivo propuesto es “Desarrollar y sostener en el tiempo un territorio provincial equilibrado, ordenado y funcionalmente sinérgico, que contenga los servicios básicos para la población y sus actividades productivas, en un contexto de innovación, diversificación y apertura de la economía hacia mercados nacionales e internacionales”⁶.

Para la provincia de San Juan la inserción al bloque MERCOSUR, se presenta como una oportunidad de desarrollo en el contexto de la integración interregional e internacional, que le permitirá acceder a nuevos mercados, atraer inversiones, incorporar actividades innovadoras, mejorar su infraestructura, refuncionalizar su territorio y alcanzar una mejor calidad de vida para su población. Las hipótesis de inserción económica que se manejan a nivel político para la Provincia, se sustentan en el desarrollo agroindustrial y de la explotación minera metalífera de oro y cobre.

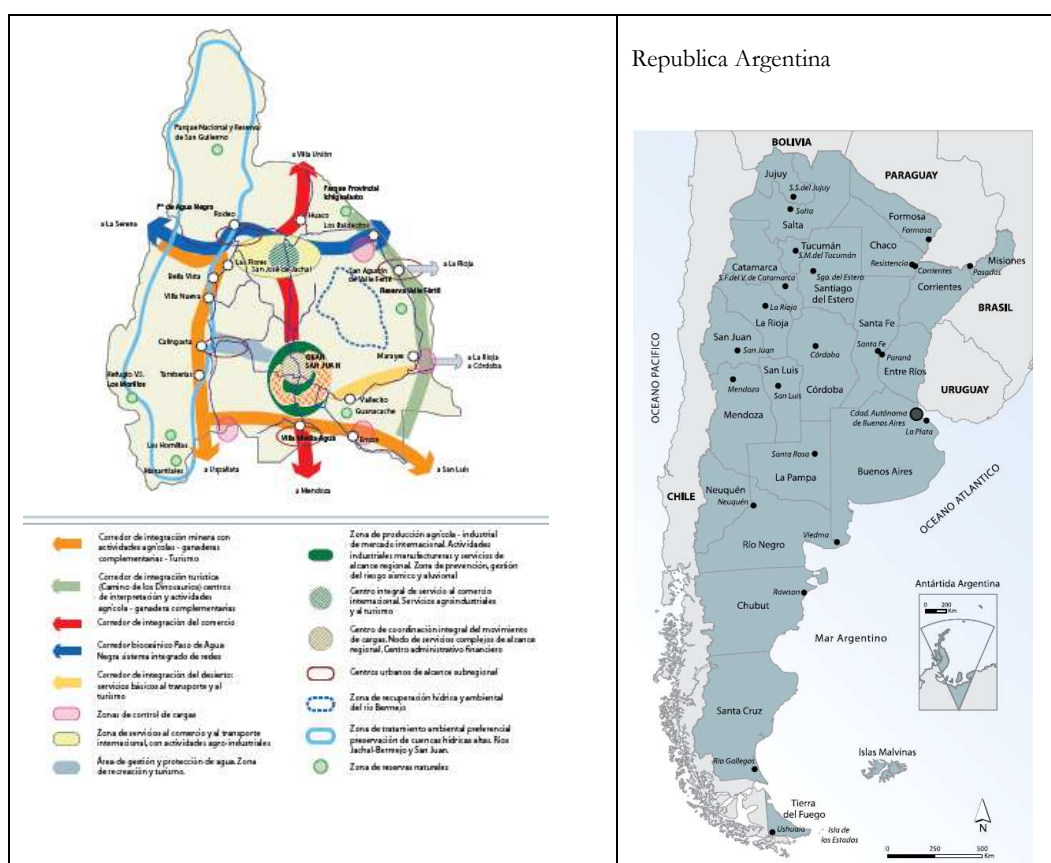


Figura2. Modelo Deseado para la Provincia de San Juan
Fuente: 1816-2016 Plan Estratégico Territorial (2008)

2.2 La provincia de San Juan

La provincia de San Juan, situada en la franja centro oeste de la argentina, presenta un clima árido a semi árido, con un promedio de precipitaciones que no llegan a los 200 mm anuales, tiene una superficie de 89.651 Km² y una población de 680.470 habitantes, según el censo nacional de población 2010. Las condiciones de aridez han determinado que el recurso hídrico se constituya en el principal elemento para el asentamiento de la población y en consecuencia para el desarrollo de actividades productivas. Estos aspectos sumados a la complejidad del relieve, explican la organización del territorio provincial a partir de oasis productivos.

Como se muestra en el Modelo Territorial actual en la figura 3, la provincia se estructura como un modelo de tipo radial monocéntrico en la ciudad de San Juan, capital de la provincia (500.000 habitantes), y quien organiza el oasis

del Valle de Tulum, Ullun y Zonda ⁷. Es tan fuerte la concentración funcional en un sólo oasis, que la estructura territorial se completa con un esquema de oasis dispersos: Jáchal, al Norte, Calingasta y Rodeo-Iglesia al oeste y Valle Fértil al noreste; los asentamientos humanos que atienden estos oasis periféricos no conforman núcleos urbanos de cierta dinámica y complejidad de servicios, dando lugar a una estructura territorial que no permite un apropiado esquema de relaciones entre los oasis y de estos con el conjunto del territorio, resultando un modelo territorial con una débil integración y poco articulado.

El ferrocarril de transporte para pasajeros, fue abandonado en la década de los 90 como medio, bajo la política de reforma del Estado, hoy solo está en uso un ramal para traslado de cargas mineras, con conexión a la ciudad de Córdoba. Este esquema fuertemente lineal en sentido Norte- Sur y con muy pocas conexiones Este-Oeste, no responde a la necesidad de conectividad que requiere el MERCOSUR.

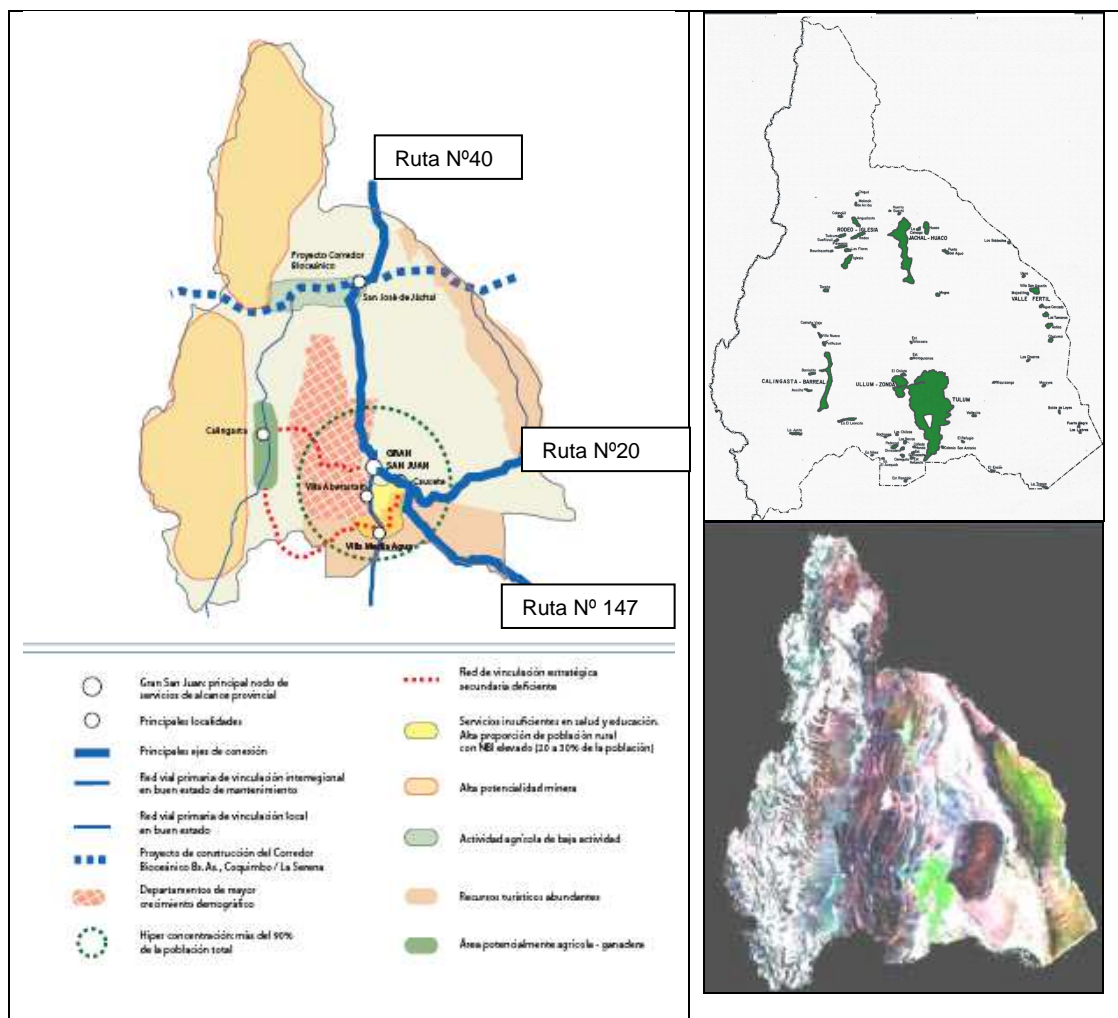


Figura 3. Modelo territorial actual de la provincia de San Juan
Fuente: Elaboración propia en base a 1816-2016 Plan Estratégico Territorial (2008)

Por su posición fronteriza con la República de Chile, cuenta con múltiples pasos, pero de ellos solo cuatro cuentan con distintos grados de posibilidades de entrar en funcionamiento con fines comerciales por su ubicación, orientación y cota. Considerando la variable altura Agua Negra está a 4779 snm, Pelambres 3.612 snm, Las Lletas 3.361 snm y Laguna Overa 3208 snm. Según la conexión con puertos marítimos, Agua Negra y Laguna Overa acceden al puerto de Coquimbo. Teniendo en cuenta aspectos como la geomorfología, traza, requerimientos de inversión, etc. la selección es más compleja.

3 LOS ESCENARIOS DE INTEGRACIÓN

La construcción de escenarios permite evaluar las posibilidades reales de inserción de la provincia de San Juan en el MERCOSUR. Los escenarios son descritos como un relato acerca de la evolución futura del sistema territorial provincial, cuyo elemento central es integrar en esta prognosis las interacciones entre el medio físico natural, construido y la política actual de planificación territorial. Para la construcción de los escenarios, se consideraron como antecedentes el esquema vial propuesto en el proyecto “Bases para la formulación de una estrategia de ordenación territorial”⁸ y el “Programa de Pasos Cordilleranos” recientemente validado por la asociación de Integración Regional Sudamericana, de la Infraestructura (IRSA) y el Plan Estratégico Territorial “Argentina 1816-2016”.

La conectividad actual de la Argentina, sobre un único corredor el bioceánico, el CBC Cristo Redentor, reafirma una nueva centralidad a escala de bloque MERCOSUR, al vincular las metrópolis de Río de Janeiro, Buenos Aires y Santiago de Chile. Por lo cual no es un modelo integrador en lo territorial, quedando las posibilidades de inserción al mercado libradas a las ventajas comparativas y/o competitivas que cada región posea o sea capaz de gestionarse para sí. Frente a esta configuración, las intervenciones en infraestructura consistentes en reforzar las dotaciones en los corredores más congestionados mediante inversiones tales como la ampliación de capacidad de la red vial, ejecución de centros de transferencia intermodal, mejoras en el sistema portuario, contribuyen a una mayor eficiencia económica en el corto y/o mediano plazo, pero profundizarían las inequidades territoriales existentes.

La propuesta de integración formulada en el modelo deseado del Plan Estratégico Territorial (PET), modifica la configuración actual del sistema de corredores bioceánicos y pasos a partir de inversiones basadas en el diseño de los corredores de conectividad que el territorio argentino requiere para su articulación interna y de bloque. Este sistema, al sustituir el esquema histórico de red convergente en un punto (Buenos Aires) por una malla articuladora Norte-Sur y Este-Oeste, sentaría las bases para una mayor difusión de las actividades económicas y de circulación de flujos.

3.1 Escenarios probables de inserción a escala de la Provincia de San Juan.

El Protocolo Adicional sobre Integración Física MERCOSUR - Chile, firmado en agosto de 1996, priorizó en la región de Cuyo los pasos de Pehuenche en Mendoza y de Agua Negra en San Juan, dada las condiciones de transitabilidad de los mismos, en el marco del Programa Coordinado de Inversiones. Recientemente, la Asociación de Integración Regional Sudamericana (IRSA) ratificó los mismos pasos (Figura 4). Si bien en un primer momento se pensó en la posibilidad de construir otros pasos de menor altura y por ello transitables durante todo el año, los diagnósticos sólo tuvieron en cuenta aquellos pasos testigos de las relaciones comerciales y culturales entre pueblos fronterizos a lo largo de la historia, y que por ello, presentan en la actualidad cierta infraestructura vial, como es el caso del Paso de Agua Negra. La consolidación de este paso permitiría articular un corredor bioceánico que vincularía las provincias de Santa Fe y Córdoba con el puerto de Coquimbo y Porto Alegre, como se observa en la figura 5. A partir de esto, es que tanto en el Paso como en la Ruta Nacional N° 150 se están realizando algunas inversiones, a instancias de las autoridades locales, que cuentan con nuevos argumentos de negociación.



Figura 4. Pasos fronterizos priorizados
Fuente: 1816-2016 Plan Estratégico Territorial (2008)

Los pasos de Cristo Redentor y Agua Negra están separados en dirección Norte- Sur por 300 Km. aproximadamente. El Paso de Agua Negra vincula la localidad de Las Flores, en el Departamento de Iglesia, con el puerto de Coquimbo y la ciudad de La Serena. El estado actual del camino permite su habilitación sólo en verano, tiene muy buenas pendientes del lado argentino mientras que del chileno estas son más pronunciadas. El suelo del área tiene buen drenaje y por razones climáticas y geomorfológicas no está expuesto al fenómeno de avalanchas, pero obviamente necesita de importantes obras de infraestructura para asegurar su transitabilidad sin riesgos.

Con el objeto de asegurar su uso durante todo el año y disminuir la altura del paso, se ha estudiado la factibilidad técnica económica de construir un túnel de 13 kilómetros de longitud que permitiría bajar la altura entre 800 a 900 metros. Actualmente las conversaciones están orientadas a su inclusión en el plan de obras e inversiones del Gobierno chileno, por un lado, y por otro a la posibilidad de que su construcción sea financiada con capitales extranjeros. Estas mejoras reducirán el tiempo de viaje en unas dos horas para los vehículos pesados y asegurarán su transitabilidad durante la mayor parte del año.

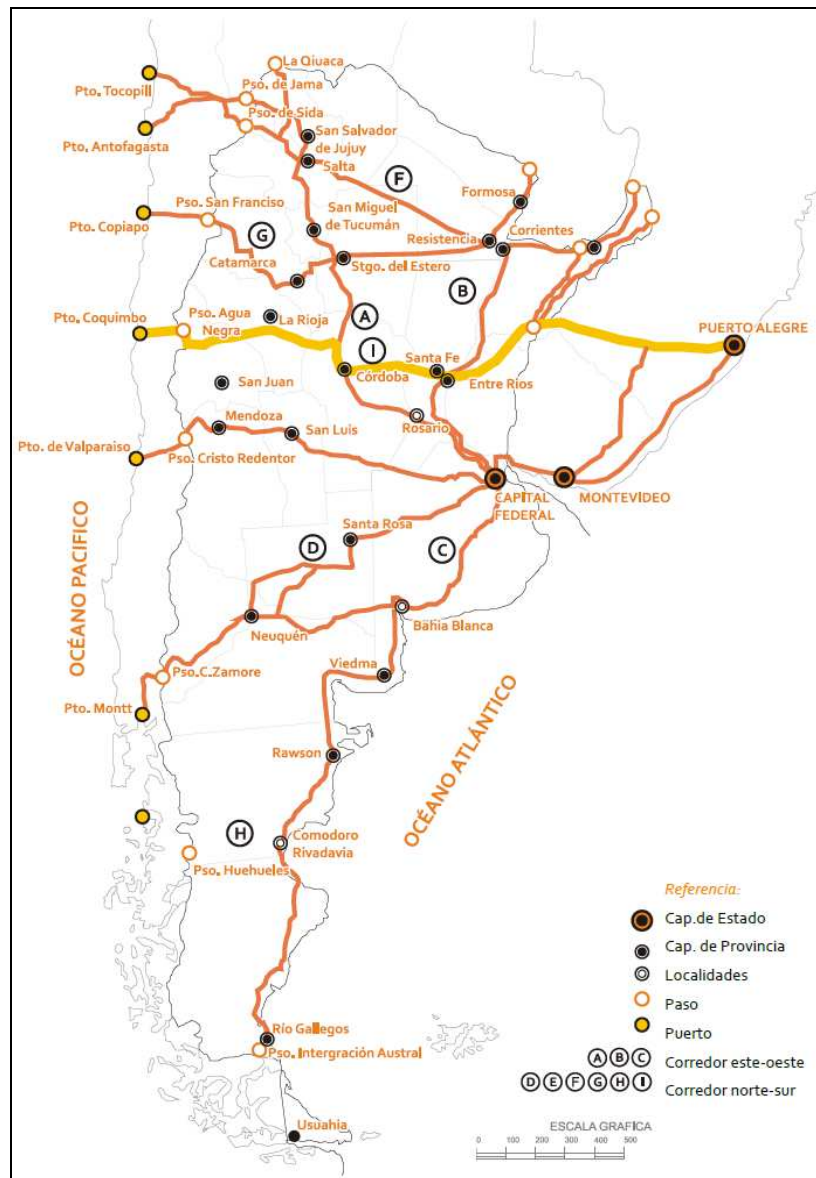


Figura 5. Trazo del corredor paso Agua Negra

Fuente: Elaboración propia en base a Plan Estratégico Territorial (2008)

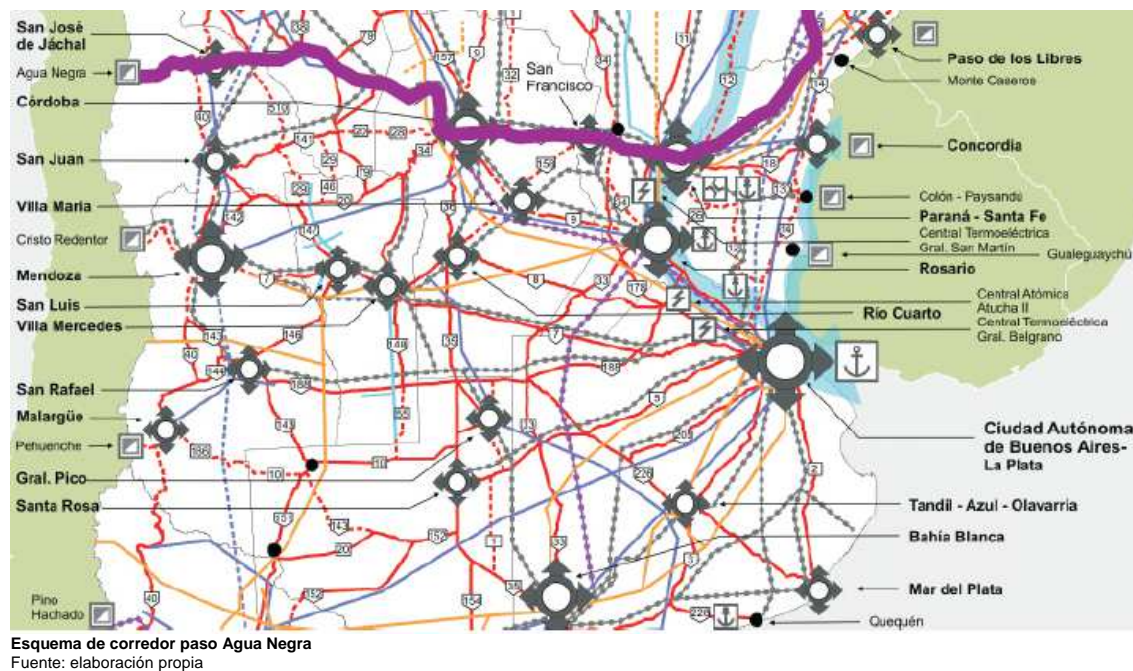
Teniendo en cuenta la estructura funcional y espacial de la provincia de San Juan, las condiciones naturales y en el marco de las políticas de integración regional, es posible construir los siguientes escenarios de inserción en el esquema MERCOSUR⁹:

- Corredor Bioceánico único: Paso Agua Negra.

En este escenario se le asigna a la ciudad de San José de Jáchal el rol de centro subregional de provisión de servicios especializados para el transporte y las comunicaciones. Actuaría como un nodo de cambio de modos de transporte, a partir de recuperar al ferrocarril de carga, para transporte minero.

En este escenario, las posibilidades más concretas de inserción de la provincia al modelo MERCOSUR, las concentra el oasis del valle de Tulum, Ullum y Zonda puesto que el mismo cuenta con una buena conectividad vial al corredor a través de la ruta nacional N° 40; ha desarrollado ventajas competitivas resultantes de su estructura interna microregional. Su centro, la ciudad de San Juan, cuenta con un nivel de servicios e infraestructura capaz de responder a los requerimientos de los procesos económicos, una extensa y densa red vial con buenas interrelaciones

internas y externas; ha participado en el modelo de economía regional vitivinícola y posee por tanto, niveles de infraestructura de servicios de alta complejidad y tecnología de la información y comunicaciones compatibles — aunque no suficientes— con los requerimientos de una economía de escala como la que se plantea (ventajas competitivas). El Departamento de Valle Fértil podría superar su marginalidad histórica, producto tanto de su localización geográfica y relación funcional con la ciudad de San Juan, a partir de su conexión al corredor del paso de Agua Negra.



En este escenario, es de esperar que el impacto territorial que pudiera producir la integración al MERCOSUR refuerce—en mayor o menor medida— el modelo concentrado vigente según sean los beneficios comerciales que se obtengan de la misma.

Requiere previamente resolver importantes problemas de infraestructura básica en el Departamento de Jáchal. En lo vial, mejorar los estándares técnicos de las rutas, provisión de servicios sociales y de apoyo a la producción, para llegar a los mercados con una oferta productiva diferenciadora. Esto acompañado con la concreción de anillo energético de 500 KW, que permitiría ampliar la capacidad de provisión de la energía y la construcción de la red de gasoducto. Todo que conformaría una plataforma de servicios especializados para la conectividad.

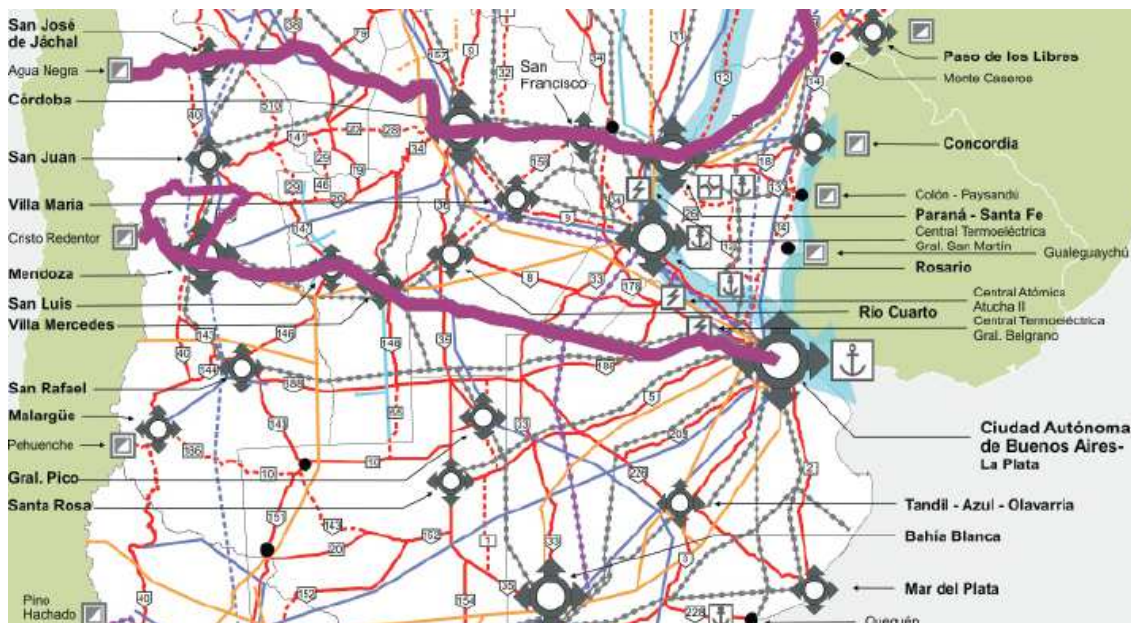
- Corredor único (CBC) con pasos subsidiarios: Llaletas

Esta estrategia combina el esquema de circulación vigente del CBC, paso Cristo Redentor, ampliando las posibilidades de conexión con Chile a través de otro paso cordillerano. Es decir, introduce la posibilidad de distribuir en un paso subsidiario los flujos de transporte. El objetivo de esta alternativa es habilitar en forma permanente el CBC. El pasos más próximos al Cristo Redentor con ventajas en San Juan es Las Llaletas.

El paso de las Llaletas, cruza por un portezuelo de gran altura (4300 msnm), pero su traza posee una significación histórica cultural importante ya que sigue el camino de la columna principal del Ejército Libertador del General San Martín. Además, se encuentra próximo del cerro Mercedario, lo que permitiría una buena accesibilidad y la posibilidad de construir un campamento base para expediciones de andinismo. Por otro lado, franquea el área Manantiales, zona donde se están realizando estudios de factibilidad técnica económica para desarrollar un centro de esquí.

El escenario que puede visualizarse a partir de esta estrategia, modificaría la circulación a partir de la localidad de Uspallata, en Mendoza, ofreciendo el corredor la alternativa de circulación por Barreal, en el Departamento de Calingasta y desde allí hacia el paso de Las Llaletas. El impacto territorial se focalizaría en la localidad de Barreal, generando expectativas puntuales al constituirse como nodo de servicios lo que le permitiría jerarquizarse como centro urbano.

Esta estrategia requiere de fuertes inversiones en lo vial, completar la Ruta Nacional N° 149 que vincularía ambos pasos y la construcción del paso. En relación a la complementariedad y cambio de modos de transporte sería posible si pudiese vincular el Departamento de Calingasta, con la proyectada estación del ferrocarril andino de cargas en Uspallata, provincia de Mendoza. Se podrían asignar roles diferenciados a cada corredor, el oceánico central de transporte de cargas y el de Las Lletas turístico de manera de preservar su carácter patrimonial.



Esquema de corredor con paso subsidiario
Fuente: elaboración propia

En este escenario también el oasis del valle de Tulum, Ullun y Zonda mantiene expectativas favorables de integración sobre la base de su conectividad con el CBC por Ruta Nacional N° 40, con la ciudad de Mendoza.

- Sistema de corredores, ejes y pasos cordilleranos.

Esta estrategia supone el funcionamiento de dos corredores bioceánicos, articulados por dos ejes articuladores Norte-Sur el frontal Andino, sobre la Ruta Nacional N° 412, y la Ruta Nacional 40. Los corredores bioceánicos o de circulación Oeste-Este serían dos:

- el existente CBC (paso Cristo Redentor);
- el corredor Agua Negra;
- los pasos Laguna Overa y Las Lletas.



Esquema de sistema de corredores y pasos
Fuente: elaboración propia

Las expectativas que pueda generar este escenario serán diferentes para cada Departamento acorde con las potencialidades y limitaciones propias de cada uno. En este esquema las posibilidades para cada una de los oasis productivos de la provincia de serían:

El oasis del valle de Tulum, Ullum y Zonda mantiene el mismo grado de posibilidades de integración que en los escenarios anteriores; y el Departamento de Valle Fértil a partir de su posible conexión al corredor del paso de Agua Negra. Los oasis de Jáchal, Iglesia y Calingasta, recibirán el mayor impacto desde lo territorial puesto que en ellos se localizan los pasos y corredores sobre los que se edifica esta estrategia de inserción.

En el caso del Departamento de Calingasta, el mayor impacto territorial se focalizaría en Barreal, al constituir el nodo a partir del cual operarían los dos pasos propuestos, que podría traducirse en una probable jerarquización de Barreal como principal centro. Además, se alteraría su valor paisajístico de poblado precordillerano, todo ello apto para un turismo de serranía. Comprometería igualmente algunos recursos del patrimonio cultural, como la Reserva Astronómica y estancia de El Leoncito, yacimientos paleontológicos, testimonios arqueológicos, tramos del Camino del Inca y de la Campaña Libertadora del General San Martín. Si bien potenciaría su uso integrándolos a circuitos patrimoniales turísticos, deberían tomarse políticas efectivas para su protección.

Habría que elevar el estándar técnico de la Ruta Nacional N° 412 que configura el eje Frontal Andino y construir los pasos. Además del mejoramiento de la red interna de caminos rurales según las funciones requeridas por la nueva estructura del sistema vial propuesto. Acompañado con la concreción de los proyectos energéticos planificados de la línea de 500Kw que llegará a Rodeo, y por medio del emprendimiento minero de Casposo, serviría a Calingasta, consolidando el desarrollo productivo del Departamento. Esto requiere de obras complementarias para la extensión de la red.

En el caso del Departamento de Iglesia, requiere también adecuar los estándares y dotar del equipamiento requerido a las funciones que se le asignan a la Ruta Nacional N° 150 en vista a la concreción del Corredor Bioceánico Central Norte; y de la Ruta N° 412, eje Frontal Andino, que vincularía Rodeo con Calingasta. El mejoramiento de la Ruta Nacional N° 150 posibilitaría además, acceder desde el Departamento a la red ferroviaria propuesta para Jáchal, fortaleciendo la oferta de cambio de medios de transporte. Otro aspecto que le otorga valor a la conectividad, constituye la integración de la Reserva de San Guillermo al territorio departamental por la Ruta Provincial N° 430.

Desde lo territorial, integraría tres regiones, actualmente desarticuladas, transformando el esquema de desarrollo monocéntrico radial vigente a escala provincial. A lo largo del corredor podría consolidarse también un esquema lineal (siguiendo la línea de valles cordilleranos: Uspallata, Calingasta e Iglesia y también Jáchal), con un sistema de asentamientos jerarquizados, bien integrados entre ellos y respecto de sus áreas de influencia. Se comprometen los asentamientos, los recursos patrimoniales culturales ambientales y el paisaje. Además, requiere de fuertes

inversiones en salud, educación, comercio y finanzas en los asentamientos para que puedan cumplir las funciones de centros de servicios de los oasis productivos, incorporar servicios especializados en comunicación, informática, transporte, para atender las demandas de los corredores.

Este escenario de conectividad construido a partir de un sistema integrado de corredores, ejes y pasos, es el que posibilitaría una efectiva inserción de la provincia al bloque MERCOSUR. Al habilitar más redes de transporte y comunicación, otorgaría mayores posibilidades para la inserción, al menos desde lo territorial. Por supuesto, si es acompañado de un conjunto de políticas explícitas en lo referido a provisión de infraestructura de servicios, como la distribución de los beneficios. Es decir, que sólo de esta manera la incorporación al MERCOSUR representaría para regiones como la nuestra, un sistema con capacidad de expansión, capaz de promover el desarrollo con sustentabilidad.

5. CONCLUSIONES

La revalorización de la planificación como plataforma de acción de gobierno significa un cambio trascendente para la política territorial argentina, esta iniciativa encarada por el Ministerio de Planificación Federal contó con los gobiernos provinciales y aspira a constituirse en el punto de partida de un debate que convoque al resto de los organismos del Gobierno Nacional, Provinciales y al conjunto de la sociedad argentina. Un Plan Estratégico territorial de esta naturaleza requiere de procesos de maduración y consenso para convertirse en una verdadera plataforma para la acción.

El Plan de Ordenamiento territorial propuesto por el gobierno de la provincia centra la estrategia de conectividad al bloque sobre el corredor bioceánico de Agua Negra –Porto Alegre (Brasil), dejando de lado la búsqueda de otras opciones de conectividad fronteriza.

Un valor agregado de conectividad que puede ofrecer la provincia es la opción nodal y la complementación de modos de transporte. Esta en base a la existencia de una oferta alternativa de pasos fronterizos, con nodos de transporte que puedan funcionar en forma alternativa o complementaria para el movimiento de cargas; y de modos de cambio vial- ferroviario. Esto requiere de la conformación de nodos jerárquicos dentro de los sistemas de asentamientos y de redes. Esta propuesta, se considera, supera la estrategia actual planteada de un solo corredor y ejes, que no ofrece alternativas de conectividad, configurando una estrategia rígida.

Por último, revitalizar el concepto de planificación en el marco de las políticas territoriales, y en el caso particular, el de las políticas de infraestructura del transporte, servicios y comunicaciones, en el contexto de una economía de mercado, debe buscar la forma de asegurar la rentabilidad privada así como también resguardar el rol del Estado como facilitador del desarrollo económico y social junto con la debida protección del ambiente. En síntesis, el Estado debe concebirse como un "agente" que participe activamente en la promoción y difusión del desarrollo, dado que la integración no es sólo un proceso económico y político.

1 Figueroa O y Rozas P. Conectividad, ámbitos de impacto y desarrollo territorial: análisis de experiencias internacionales. Volumen I. Serie Recursos Naturales e infraestructura 113, CEPAL, Santiago de Chile, 2006. ISBN 1680-9025.

2 Ministerio de Planificación Federal, Inversión Pública y Servicios. Presidencia de la Nación. "Argentina 2016. Política y Estrategia Nacional de Desarrollo y Ordenamiento Territorial". Buenos Aires, 2008. ISBN 978-987-23585-7-0.

3 Op. cit

4 Ibídem 1.

5 Ib. Ídem 2.

6 Gray de Cerdán N. Proyecto "Estudio integral para la formulación y puesta en marcha de un Plan Estratégico de Ordenamiento Territorial Urbano y Rural (PETUR SAN JUAN). San Juan, 2007.

7 concentra más del 90 % de la población y de la actividad económica, los cuatro oasis tiene escasa significación económica (en relación a la superficie cultivable y población).

8 Subsecretaría de Acción de Gobierno, Presidencia de la Nación. Bases para la formulación de una estrategia de ordenación territorial. Primer Avance. Buenos Aires 1995.

9 Nozica G, Henríquez G, Taber E y otros; "Gestión para el Desarrollo. Un enfoque crítico de la inserción de la provincia de San Juan al MERCOSUR". Informe Final. Facultad de Arquitectura, Urbanismo y Diseño. Universidad Nacional de San Juan, 1999.